REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 1318/2014 AL COMISIEI

din 11 decembrie 2014

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 474/2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE ([1]), și în special articolul 4 alineatul (2),

întrucât:

(1) Regulamentul nr. 474/2006 al Comisiei ([2]) a stabilit lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii, menționată la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

(2) În conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, unele state membre și Agenția Europeană de Siguranță a Aviației („AESA") au comunicat Comisiei informații care sunt relevante în contextul actualizării respectivei liste. Anumite țări terțe au comunicat, de asemenea, informații relevante. Lista comunitară ar trebui actualizată pe baza acestor informații.

(3) Comisia a informat toți transportatorii aerieni în cauză, fie direct, fie prin intermediul autorităților responsabile cu supravegherea lor reglementară, cu privire la principalele fapte și considerente care urmau să stea la baza unei decizii de impunere, în ceea ce îi privește, a interdicției de exploatare pe teritoriul Uniunii sau a unei decizii de modificare a condițiilor unei interdicții de exploatare impuse unui transportator aerian inclus pe lista comunitară.

(4) Comisia a oferit transportatorilor aerieni în cauză posibilitatea de a consulta documentele furnizate de statele membre, de a prezenta observații scrise și de a susține o prezentare orală în fața Comisiei și a comitetului înființat prin Regulamentul (CEE) nr. 3922/1991 al Consiliului ([3]) („Comitetul pentru Siguranță Aeriană").

(5) În contextul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 și al Regulamentului de punere în aplicare a acestuia (CE) nr. 473/2006 al Comisiei ([4]), Comitetul pentru Siguranță Aeriană a primit informații actualizate din partea Comisiei cu privire la consultările comune, aflate în curs de desfășurare, cu autoritățile competente și cu transportatorii aerieni din Angola, Botswana, Georgia, Republica Guineea, India, Indonezia, Kazahstan, Republica Kârgâzstan, Liban, Libia, Madagascar, Republica Islamică Mauritania, Mozambic, Nepal, Filipine, São Tomé și Príncipe, Sudan și Zambia. De asemenea, Comitetul pentru Siguranță Aeriană a primit din partea Comisiei informații referitoare la Afganistan, Ghana, Iran și Coreea de Nord. Comitetul pentru Siguranță Aeriană a primit din partea Comisiei și informații actualizate cu privire la consultările tehnice cu Federația Rusă.

(6) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat prezentările făcute de AESA referitoare la rezultatele analizei rapoartelor de audit realizate de Organizația Aviației Civile Internaționale („OACI") în cadrul programului său universal de auditare a supravegherii siguranței („USOAP"). Statele membre au fost invitate să acorde prioritate inspecțiilor la platformă ale transportatorilor aerieni titulari ai unei licențe eliberate de statele în care OACI a identificat deficiențe semnificative în materie de siguranță („SSC") sau de statele în care AESA a stabilit că există deficiențe semnificative ale sistemului de supraveghere a siguranței. Pe lângă consultările întreprinse de Comisie în temeiul Regulamentului (CE) nr. 2111/2005, acordarea de prioritate acestor inspecții la platformă va permite obținerea de informații suplimentare referitoare la performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni titulari ai unei licențe eliberate de statele respective.

([1]) JO L 344, 27.12.2005, p. 15.
([2]) Regulamentul (CE) nr. 474/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 84, 23.3.2006, p. 14).
([3]) Regulamentul (CEE) nr. 3922/1991 al Consiliului din 16 decembrie 1991 privind armonizarea cerințelor tehnice și a procedurilor administrative în domeniul aviației civile (JO L 373, 31.12.1991, p. 4).
([4]) Regulamentul (CE) nr. 473/2006 al Comisiei din 22 martie 2006 de stabilire a normelor de aplicare pentru lista comunitară a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității menționate la capitolul II din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 84, 23.3.2006, p. 8).

(7) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat prezentările făcute de AESA cu privire la rezultatele analizei inspecțiilor la platformă efectuate în cadrul programului de evaluare a siguranței aeronavelor străine („SAFA") în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei ([1]).

(8) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat, de asemenea, prezentările făcute de AESA cu privire la proiectele de asistență tehnică desfășurate în statele vizate de măsurile sau de monitorizarea prevăzute de Regulamentul (CE) nr 2111/2005. Comitetul a fost informat în legătură cu planurile AESA și cu solicitările de continuare a asistenței tehnice și a cooperării în scopul consolidării capacității administrative și tehnice a autorităților aeronautice civile pentru a contribui la soluționarea oricărei neconformități cu standardele internaționale aplicabile. De asemenea, statele membre au fost invitate să răspundă la aceste solicitări pe bază bilaterală, în coordonare cu Comisia și cu AESA. În această privință, Comisia a subliniat utilitatea furnizării de informații către comunitatea aeronautică internațională, în special prin intermediul bazei de date SCAN a OACI, cu privire la asistența tehnică acordată de Uniune și de statele sale membre în vederea îmbunătățirii siguranței aviației la nivel mondial.

(9) Comitetul pentru Siguranță Aeriană a audiat, de asemenea, o prezentare realizată de Eurocontrol, care a oferit informații actualizate referitoare la situația funcției de alertă a programului SAFA și la statisticile actuale legate de mesajele de alertă despre transportatorii care fac obiectul unei interdicții.

Transportatori aerieni din Uniune

(10) Ca urmare a analizării, de către AESA, a informațiilor obținute în urma inspecțiilor la platformă efectuate în cazul aeronavelor transportatorilor aerieni din Uniune sau în urma inspecțiilor de standardizare efectuate de AESA, precum și a inspecțiilor și auditurilor pe domenii specifice efectuate de autoritățile aeronautice naționale, mai multe state membre au luat anumite măsuri pentru a asigura respectarea legislației și au informat Comisia și Comitetul pentru Siguranță Aeriană cu privire la măsurile respective. Grecia a comunicat faptul că CAA din Grecia a efectuat inspecții în ceea ce privește *Gain Jet Aviation* și *Skygreece Airlines*. Nu au fost identificate probleme majore cu ocazia inspecțiilor suplimentare.

(11) În cazul în care ar exista informații relevante privind siguranța care ar indica riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării de către transportatorii aerieni din Uniune a standardelor de siguranță corespunzătoare, statele membre și-au reafirmat disponibilitatea de a acționa în consecință.

Transportatori aerieni din Angola

(12) Regulamentul (CE) nr. 474/2006, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1197/2011 al Comisiei ([2]), permite transportatorului aerian *TAAG Angolan Airlines*, certificat în Angola, să exploateze pe teritoriul Uniunii patru aeronave de tipul Boeing 737-700 cu numerele de înmatriculare D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH și D2-TBJ, trei aeronave de tipul Boeing 777-200 cu numerele de înmatriculare D2-TED, D2-TEE și D2-TEF, și două aeronave de tipul Boeing 777-300 cu numerele de înmatriculare D2-TEG și D2-TEH.

(13) *TAAG Angolan Airlines* a depus, la 21 noiembrie 2014, prin intermediul autorităților competente din Angola („INAVIC"), o cerere de a adăuga o nouă aeronavă de tipul Boeing 777-300 în anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006. Cu toate acestea, există dificultăți persistente privind posibilitatea de a stabili și de a menține un contact regulat cu INAVIC, precum și cu *TAAG Angolan Airlines*. Aceste dificultăți se extind și în ceea ce privește contactele INAVIC cu OACI, conducând în trecutul recent la mai multe anulări ale auditurilor OACI prevăzute anterior. Acest lucru indică faptul că există probleme interne de comunicare atât în cadrul *TAAG Angolan Airlines* și al INAVIC, cât și între acestea, ceea ce face dificilă evaluarea în mod adecvat a eventualității ca aprobarea cererii depuse de *TAAG Angolan Airlines* să atragă riscuri în ceea ce privește siguranța. Prin urmare, Comisia consideră că cel mai potrivit mod de a proceda este acela de a solicita atât INAVIC, cât și *TAAG Angolan Airlines*, să se angajeze pe deplin în fața Comisiei, în viitorul apropiat, să realizeze o revizuire aprofundată a situației actuale în materie de siguranță sub toate aspectele ei, inclusiv din punctul de vedere al adăugării de noi aeronave în cadrul flotei *TAAG Angolan Airlines*.

(14) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include aeronave suplimentare exploatate de TAAG Angolan Airlines.

([1]) Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, (JO L 296, 25.10.2012, p. 1).

([2]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1197/2011 al Comisiei din 21 noiembrie 2011 (JO L 303, 22.11.2011, p. 14). A se vedea în special punctele 26 și 30 din considerentele acestui regulament.

(15) Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante de către *TAAG Angolan Airlines*, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor acestui transportator aerian în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Botswana

(16) În aprilie 2013, OACI a desfășurat o misiune de coordonare validată („ICVM") în Botswana. Rezultatele respectivei ICVM au fost parțial pozitive: s-a îmbunătățit nivelul de punere în aplicare efectivă. Cu toate acestea, a existat și un rezultat negativ, dat fiind faptul că au fost identificate două deficiențe semnificative în materie de siguranță. În plus, începând cu 2010, au avut loc două accidente care au implicat aeronave înregistrate în Botswana.

(17) Având în vedere informațiile disponibile, absența actuală a punerii în aplicare efective a standardelor OACI și a practicilor recomandate de aceasta, cele două deficiențe semnificative în materie de siguranță, cele două accidente și comunicarea intermitentă între Comisie și Autoritatea Aeronautică Civilă din Botswana („CAAB"), Comisia a solicitat informații cu privire la transportatorii aerieni certificați în Botswana printr-o scrisoare din 8 iulie 2014 adresată CAAB.

(18) La 3 octombrie 2014, CAAB a oferit un răspuns furnizând informațiile solicitate cu scopul de a ilustra punerea în aplicare efectivă a standardelor OACI și a practicilor recomandate de aceasta și soluționarea celor două deficiențe semnificative în materie de siguranță.

(19) Pe baza respectivelor informații, se pare că CAAB ar dori ca OACI să efectueze o altă ICVM înainte de sfârșitul acestui an, pentru a verifica dacă acțiunile corective care au fost întreprinse sunt suficiente pentru a remedia cele două deficiențe semnificative în materie de siguranță.

(20) Evaluarea informațiilor furnizate indică, de asemenea, faptul că toți transportatorii aerieni au fost recertificați și au primit noi certificate de transportator aerian („AOC") la aceeași dată. Acest fapt va conduce la o creștere a volumului de lucru pentru CAAB de fiecare dată când trebuie reînnoite aceste certificate de transportator aerian. CAAB a elaborat un program de supraveghere în materie de siguranță a transportatorilor aerieni, însă punerea în aplicare a acestui program este în întârziere. În cele din urmă, pe parcursul activităților de supraveghere se înregistrează doar un număr limitat de constatări și, drept consecință, este dificil de determinat capacitatea CAAB de a soluționa problemele legate de siguranță nou apărute. Pentru a clarifica aceste aspecte, Comisia va solicita informații suplimentare, iar CAAB va fi invitată de Comisie să participe la o reuniune tehnică pentru a discuta detalii suplimentare legate de situația supravegherii în materie de siguranță în Botswana.

(21) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Botswana.

Transportatori aerieni din Georgia

(22) Consultările cu autoritățile competente din Georgia („GCAA") continuă având ca scop monitorizarea punerii în aplicare de către GCAA a planului de acțiuni corective elaborat ca răspuns la SSC identificată în urma auditului cuprinzător de sistem („CSA") efectuat de OACI în cazul Georgiei în octombrie 2013.

(23) Pe baza informațiilor furnizate de GCAA în ceea ce privește acțiunile întreprinse de GCAA cu scopul soluționării SSC indicate, Comisia nu a considerat că este necesar să solicite GCAA să se prezinte în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană. Comisia a prezentat Comitetului pentru Siguranță Aeriană un raport cu privire la punerea în aplicare a planului de acțiuni corective elaborat de GCAA.

(24) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Georgia.

Transportatori aerieni din Republica Guineea

(25) După cum s-a convenit în cadrul reuniunii care a avut loc la Bruxelles în ianuarie 2013, autoritățile competente din Republica Guineea („DNAC") au furnizat în mod regulat informații cu privire la punerea în aplicare în curs de desfășurare a planului de acțiuni corective, care a fost aprobat de OACI în decembrie 2012, precum și cu privire la toate activitățile conexe.

(26) Ultimul raport privind progresele înregistrate, primit la 21 octombrie 2014, prezintă în detaliu cele mai recente activități și evoluții în ceea ce privește punerea în aplicare a planului de acțiuni corective. Formarea personalului continuă în vederea consolidării capacității de supraveghere, în special în domeniul navigabilității și al operațiunilor. DNAC au continuat să abordeze aspectele rămase nerezolvate care au fost identificate în cadrul USOAP în ceea ce privește problemele legate de protocol, prin utilizarea instrumentului online CMA (abordare de monitorizare continuă) al OACI. În perioada cuprinsă între începutul lunii august și sfârșitul lunii septembrie 2014, OACI a efectuat o validare în afara locației a chestiunilor de protocol care pot face obiectul verificării la distanță. Ca rezultat, punerea în aplicare globală efectivă a celor opt elemente critice a înregistrat o ușoară îmbunătățire.

(27) În prezent, este în pregătire o inițiativă legislativă de transformare a DNAC într-o autoritate aeronautică civilă independentă și autonomă din punct de vedere financiar și operațional, având propria structură de conducere. Se estimează că Autoritatea Aeronautică Civilă din Guineea („AGAC") va fi înființată, în deplină conformitate cu cerințele OACI, până în luna ianuarie 2015.

(28) Toate certificatele de transportator aerian existente anterior au fost suspendate la sfârșitul lunii martie 2013. Certificarea pe deplin conformă cu standardele OACI (în cinci etape) a transportatorului aerian național *PROBIZ Guinée*, care exploatează o aeronavă de tipul BE90, este în curs de desfășurare, cu ajutorul și sprijinul unei misiuni specifice a conferinței pe tema aviației civile africane/organizației de supraveghere a siguranței aviației aferentă grupului acordului de la Banjul, incluzând formare la locul de muncă pentru inspectorii DNAC privind întregul proces. Alți doi transportatori aerieni — *Eagle Air Guinée* și *Sahel Aviation Service Guinée* — au inițiat, de asemenea, procesul de certificare. DNAC, cu sprijinul oficiului regional al OACI din Dakar, estimează să încheie procesul de certificare pentru toți cei trei transportatori aerieni până la sfârșitul anului 2014.

(29) DNAC au solicitat efectuarea unei ICVM în vederea validării progreselor realizate în ceea ce privește punerea în aplicare a planului de acțiuni corective. Inițial, OACI prevăzuse efectuarea unei ICVM în mai 2014. Schimbările survenite în conducerea Ministerului Transporturilor au cauzat întârzieri, iar ICVM este în prezent planificată, cu titlu orientativ, pentru a doua jumătate a lunii septembrie 2014. Prezența actuală a focarului Ebola a condus la amânarea pentru o perioadă nedeterminată a ICVM, precum și a unei misiuni de asistență a OACI care a fost planificată inițial pentru iulie 2014.

(30) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Republica Guineea.

(31) În cazul în care vor exista informații relevante privind siguranța care să indice riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia va fi nevoită să ia măsuri în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din India

(32) La 7 noiembrie 2014, a avut loc la Bruxelles o reuniune tehnică. La reuniune au participat Comisia și AESA, precum și înalți reprezentanți ai Direcției Generale a Aviației Civile din India („DGCA"). Reuniunea a fost organizată pe tema îndeplinirii de către India a obligațiilor internaționale în materie de siguranță și supraveghere, inclusiv în ceea ce privește decizia Administrației Federale a Aviației din Statele Unite („FAA") de scădere a categoriei de conformitate a Indiei de la categoria 1 la categoria 2, ca urmare a deficiențelor identificate în cursul unui audit de evaluare a siguranței la nivel internațional a aviației („IASA"). DGCA a furnizat detalii referitoare la situația acțiunilor sale corective vizând soluționarea deficiențelor constatate care au dus la scăderea categoriei de conformitate de către FAA. DGCA a reiterat faptul că a întreprins acțiuni în vederea soluționării celor mai multe dintre deficiențele constatate de FAA și că a stabilit un plan structurat de acțiuni corective privind domeniile preocupante rămase nesoluționate. În plus, în cadrul reuniunii tehnice, DGCA a prezentat informații referitoare la aspectul durabilității și la îmbunătățirile aflate în curs în această privință.

(33) Pe parcursul reuniunii tehnice respective, DGCA s-a angajat să se implice pe deplin într-un dialog în materie de siguranță cu Comisia, inclusiv prin reuniuni suplimentare, dacă și atunci când acest lucru va fi considerat necesar de către Comisie. În plus, DGCA s-a angajat să furnizeze Comisiei orice informație relevantă în materie de siguranță, în cadrul consultărilor oficiale cu autoritățile care sunt responsabile cu supravegherea reglementară a transportatorilor aerieni certificați în India în conformitate cu dispozițiile prevăzute la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.

(34) Pe baza informațiilor furnizate în cadrul reuniunii tehnice din 7 noiembrie 2014 și a angajamentelor luate de DGCAA cu această ocazie, Comisia nu consideră necesar în această etapă să impună restricții de exploatare transportatorilor aerieni indieni.

(35) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii prin includerea de transportatori aerieni din India.

(36) Statele membre trebuie să continue să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate în cazul transportatorilor aerieni indieni în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Indonezia

(37) Consultările cu autoritățile competente din Indonezia („DGCA") continuă, în vederea monitorizării progreselor realizate de DGCA în ceea ce privește asigurarea că supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Indonezia se desfășoară în conformitate cu standardele internaționale de siguranță.

(38) Sunt recunoscute eforturile depuse de DGCA pentru a crea un sistem aeronautic pe deplin conform cu standardele OACI. S-a observat, de asemenea, că DGCA a demonstrat transparența necesară, precum și disponibilitatea de a face schimb de informații.

(39) În perioada 5-14 mai 2014, OACI a efectuat un audit cuprinzător de sistem. Raportul final al acestui audit a devenit disponibil la 18 noiembrie 2014, iar rezultatele auditului indică faptul că sistemul de supraveghere a siguranței din Indonezia necesită în continuare îmbunătățiri substanțiale. DGCA a propus OACI un plan de acțiuni corective în vederea remedierii problemelor constatate în urma acestui audit.

(40) În septembrie 2014, Comitetul național pentru siguranța transporturilor din Indonezia a publicat raportul final privind accidentul în care a fost implicat transportatorul Lion Air, care a avut loc la 13 aprilie 2013 în Bali. Raportul complet oferă o analiză a accidentului și pune la dispoziție o serie de recomandări în materie de siguranță destinate, printre altele, transportatorului aerian și DGCA.

(41) În prezent, nu există însă dovezi obiective și concludente din care să rezulte că punerea în aplicare a planului de acțiuni corective și a recomandărilor în materie de siguranță este adecvată.

(42) Într-o scrisoare din 20 octombrie 2014, DGCA a informat Comisia că patru noi transportatori aerieni au fost certificați de la ultima actualizare, mai precis: AOC nr. 121-042 s-a eliberat pentru *PT. MY INDO Airlines* la 15 august 2014, AOC nr. 121-054 s-a eliberat pentru *PT Indonesia Air Asia Extra* la 28 august 2014, AOC nr. 135-052 s-a eliberat pentru *PT. Elang Lintas Indonesia* la 28 februarie 2014 și AOC nr. 135-053 s-a eliberat pentru *PT. Elang Nusantara Air* la 12 martie 2014. Cu toate acestea, DGCA nu a furnizat dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a respectivilor transportatori aerieni este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță.

(43) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a include acești patru transportatori aerieni în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Kazahstan

(44) Consultările cu autoritățile competente din Kazahstan („CAC") continuă, în vederea monitorizării progreselor realizate de CAC în a asigura că supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Kazahstan se desfășoară în conformitate cu standardele internaționale de siguranță a aviației.

(45) CAC a informat Comisia cu privire la evoluțiile legate de ICVM care a fost efectuată în perioada 27 mai-4 iunie 2014 în Kazahstan, inclusiv cu privire la situația celor două deficiențe semnificative în materie de siguranță identificate de OACI în 2009. CAC a indicat în special că SSC referitoare la eliberarea de certificate privind navigabilitatea a fost remediată, în timp ce cea de a doua referitoare la procesul de certificare pentru eliberarea de certificate de transportator aerian a fost menținută.

(46) *Air Astana* a furnizat, de asemenea, informații actualizate privind evoluțiile în materie de siguranță realizate de respectivul transportator aerian, în special în ceea ce privește modificările recente ale flotei sale care în prezent are dreptul de a opera pe teritoriul Uniunii. Cele mai multe dintre elementele noi adăugate sunt avioanele nou fabricate care sunt închiriate pe bază de leasing financiar. De asemenea, se înregistrează o anumită creștere în ceea ce privește nivelul actual și cel planificat al operațiunilor.

(47) Pe baza informațiilor disponibile privind sistemul de supraveghere a siguranței din Kazahstan, se consideră că autoritățile aeronautice din țara respectivă se confruntă cu un deficit de inspectori suficient de instruiți și experimentați necesari pentru gestionarea sarcinilor legate de certificatele de transportator aerian și de autorizațiile speciale și că nu pot, în această etapă, să asigure o supraveghere continuă în ceea ce privește operațiunile de zbor. Prin urmare, autoritățile din Kazahstan sunt încurajate să își intensifice eforturile pentru a asigura conformitatea cu standardele internaționale de siguranță.

(48) Comisia și AESA intenționează să monitorizeze îndeaproape progresele înregistrate de CAC în ceea ce privește angajarea, menținerea și instruirea inspectorilor, precum și măsurile întreprinse de CAC pentru punerea în aplicare a planului de acțiuni corective legate de deficiența semnificativă în materie de siguranță neremediată.

(49) La 29 septembrie 2014, Comisia a solicitat CAC informații actualizate privind transportatorii aerieni aflați sub supravegherea CAC, în special informații privind revocarea certificatelor de transportator aerian. Prin răspunsul oferit, CAC a informat Comisia cu privire la certificatele de transportator aerian eliberate în Kazahstan și a furnizat dovezi ale revocării a trei certificate de transportator aerian, și anume certificatele AOC ale căror titulari sunt *Jet One*, *Luk Aero* și *Air Trust Aircompany*.

(50) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a elimina *Jet One, Luk Aero* și *Air Trust Aircompany* din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(51) Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor transportatorului *Air Astana* în temeiul Regulamentului (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Republica Kârgâzstan

(52) Prin scrisorile din 18 octombrie 2014 și 13 noiembrie 2014, autoritatea competentă din Republica Kârgâzstan („KG CAA") a furnizat informații actualizate referitoare la transportatorii aerieni certificați în țara respectivă, care fac în prezent obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii. Potrivit acestor scrisori și documentației justificative, KG CAA a suspendat certificatele de transportator aerian a patru transportatori aerieni, și anume *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* și *Click Airways*, și a revocat certificatul de transportator aerian al *Kyrgyz Trans Avia*. În temeiul legislației din Republica Kârgâzstan, suspendarea unui AOC este echivalentă cu revocarea sa, dacă titularul certificatului suspendat nu a solicitat o procedură de certificare în termen de trei luni de la suspendare. *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* și *Click Airways* nu au solicitat o astfel de certificare de la suspendarea certificatelor lor de transportator aerian. În consecință, certificatele de transportator aerian ale acestora pot fi considerate revocate.

(53) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a elimina *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation*, *Click Airways* și *Kyrgyz Trans Avia* din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Liban

(54) Consultările cu autoritățile competente din Liban („DGCA Liban") continuă pentru a avea confirmarea că Libanul încearcă să rezolve deficiențele constatate de OACI în cursul ICVM care a avut loc în Liban în perioada 5-11 decembrie 2012. DGCA Liban a stabilit un plan de acțiuni corective și se află în proces de derulare a acestor acțiuni, în special în ceea ce privește SSC legată de certificarea transportatorilor aerieni din Liban.

(55) Pe parcursul unei reuniuni tehnice din 14 iulie 2014, DGCA Liban a furnizat informații privind schimbarea conducerii sale, desemnarea de noi membri ai personalului angajați de DGCA Liban și secundarea de către Middle East Airlines, îmbunătățirea identificării cauzelor care au stat la baza SSC și sensibilizarea la nivel politic cu privire la îmbunătățirile necesare în Liban. DGCA Liban a pus la dispoziție lista completă a actualelor certificate de transportator aerian din Liban, precum și informații privind reînnoirea acestora pentru doi transportatori aerieni.

(56) DGCA Liban a informat Comisia că raportul referitor la soluționarea SSC a fost transmis către OACI. Cu toate acestea, în prezent, respectivele acțiuni corective trebuie încă să facă obiectul unor verificări suplimentare.

(57) În perioada 14-15 octombrie 2014, a avut loc la DGCA o vizită informală a Comisiei. Pe durata vizitei, Libanul a evidențiat progresele înregistrate de DGCA începând cu iulie 2014, în special datorită unei bune comunicări cu Uniunea. Libanul tratează cu seriozitate deficiența semnificativă în materie de siguranță constatată de Organizația Aviației Civile Internaționale și a verificat toate certificatele de transportator aerian. DGCA Liban a subliniat faptul că Direcția Generală a Aviației Civile dispune în prezent de autoritatea deplină de a monitoriza toate aspectele legate de siguranța tuturor transportatorilor aerieni, cu toate că nu există încă o autoritate în domeniul aviației civile autonomă și care să dețină resursele necesare. Libanul a furnizat informații suplimentare privind planul de acțiuni în materie de siguranță a aviației la 9 noiembrie 2014, inclusiv planuri privind dezvoltarea ulterioară a unei autorități autonome în domeniul aviației civile.

(58) Pe baza situației descrise anterior, consultările cu autoritățile libaneze vor continua în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 473/2006.

(59) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Liban.

(60) În cazul în care ar exista informații relevante privind siguranța care ar indica riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia poate fi nevoită să ia măsuri suplimentare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Libia

(61) În aprilie 2012, autoritățile competente din Libia („LYCAA") au fost de acord să restricționeze operațiunile pe teritoriul Uniunii ale tuturor transportatorilor aerieni certificați în Libia. Intenția a fost de a acorda LYCAA timpul necesar pentru recertificarea respectivilor transportatorilor aerieni și pentru crearea de capacități de supraveghere suficiente pentru a asigura conformitatea cu standardele internaționale de siguranță.

(62) Comisia a monitorizat eficacitatea respectivelor restricții. De asemenea, Comisia a desfășurat o serie de consultări regulate cu LYCAA în ceea ce privește progresele realizate de acestea în legătură cu reformarea sistemului său de siguranță în domeniul aviației civile.

(63) Până în martie 2014, au fost observate unele progrese atât la nivelul LYCAA, cât și la nivelul principalilor transportatori aerieni, *Libyan Airlines* și *Afriqiyah Airways*. Cu toate acestea, certificarea respectivilor transportatori aerieni a durat mai mult decât fusese prevăzut.

(64) Astfel cum a menționat Comisia în aprilie 2014 ([1]), înainte ca LYCAA să poată emite o autorizație care să permită transportatorilor lor să opereze pe teritoriul Uniunii, ar fi necesar să se demonstreze Comisiei, în mod satisfăcător, că procesul de recertificare a fost finalizat eficient și că este asigurată o supraveghere continuă durabilă în conformitate cu standardele OACI.

(65) Totuși, situația în materie de securitate din Libia s-a deteriorat în mod semnificativ în cursul lunilor iunie și iulie 2014, în special în urma izbucnirii unor acte de violență pe aeroportul internațional Tripoli și în vecinătatea acestuia. Această situație instabilă în materie de securitate continuă să prevaleze. Actele de violență au avut ca rezultat distrugerea și deteriorarea gravă a clădirilor, a infrastructurii și a aeronavelor la sol din aeroportul internațional Tripoli, făcând ca aeroportul și spațiul aerian să fie inutilizabile.

(66) În ceea ce privește situația neclară a capacităților LYCAA de a asigura supravegherea corespunzătoare a propriilor transportatori aerieni, în urma actelor de violență și a lipsei unei administrații stabile și eficiente, Comisia nu mai are încrederea necesară că LYCAA dețin în continuare autoritatea de a restricționa transportatorii aerieni libieni de a opera pe teritoriul Uniunii. În plus, Comisia nu este convinsă de capacitatea LYCAA de a-și îndeplini obligațiile internaționale cu privire la supravegherea în materie de siguranță a propriilor transportatori aerieni. De asemenea, Comisia a exprimat preocupări legate de numărul mare de aeronave deteriorate în urma actelor de violență și îndoieli legate de posibilitatea asigurării în continuare a navigabilității într-un mod adecvat.

(67) Prezentarea orală pentru Comisie și Comitetul pentru Siguranță Aeriană, oferită de LYCAA la 25 noiembrie 2014, cu privire la acțiunile întreprinse pentru asigurarea siguranței aeriene în Libia a evidențiat în mod clar faptul că, în pofida eforturilor depuse de LYCAA sub conducerea actuală, rămân o serie de preocupări legate de riscurile iminente în ceea ce privește siguranța aviației care nu sunt suficient de bine controlate. Aceste preocupări sunt amplificate substanțial de instabilitatea constantă.

(68) Ca urmare a situației neclare a capacităților LYCAA de a asigura supravegherea adecvată a transportatorilor aerieni libieni și de a controla riscurile iminente în ceea ce privește siguranța, se evaluează că LYCAA nu își pot îndeplini obligațiile internaționale legate de siguranța aviației.

(69) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a include toți transportatorii aerieni certificați în Libia în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

([1]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 368/2014 al Comisiei din 10 aprilie 2014 (JO L 108, 11.4.2014, p. 16). A se vedea în special considerentul 64 din acest regulament.

Transportatori aerieni din Madagascar

(70) Consultările cu autoritățile competente din Madagascar au continuat în mod activ cu scopul de a monitoriza progresele înregistrate de aceste autorități pentru a asigura că supravegherea în materie de siguranță a tuturor transportatorilor aerieni certificați în Madagascar respectă standardele de siguranță internaționale.

(71) Comisia, asistată de AESA, a organizat o reuniune consultativă la 23 octombrie 2014 cu autoritățile competente din Madagascar și cu reprezentanții transportatorului aerian *Air Madagascar*. Cu ocazia acestei reuniuni, transportatorul aerian a furnizat informații referitoare la evoluția flotei sale și, în special, referitoare la faptul că două aeronave de tipul Boeing 737, care sunt menționate în anexa B la Regulamentul (UE) nr. 474/2006, vor fi înlocuite progresiv în 2015 cu aeronave de același tip, și că o aeronavă de tipul ATR 72-600 va fi adăugată în cadrul flotei pe parcursul primului trimestru al anului 2015.

(72) La 10 noiembrie 2014, transportatorul aerian *Air Madagascar* a solicitat modificarea anexei B pentru a permite operațiunile noii aeronave de tipul Boeing 737 care va înlocui în cadrul flotei aeronava existentă de tipul Boeing 737, precum și operațiunile aeronavei de tipul ATR 72-600 care va fi adăugată în cadrul flotei.

(73) *Air Madagascar* a furnizat dovezi că performanțele în materie de siguranță ale flotei sale au fost îmbunătățite. Autoritățile competente din Madagascar au menționat că, în ceea ce privește operațiunile realizate cu aeronavele de tipul Boeing B737, sunt mulțumite de actualul nivel de conformitate demonstrat de *Air Madagascar* cu privire la cerințele OACI. Statele membre și AESA au confirmat că nu au fost constatate preocupări specifice în urma inspecțiilor la platformă efectuate la aeroporturile Uniunii în cadrul programului SAFA.

(74) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată cu privire la *Air Madagascar*. Anexa B la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 ar trebui modificată pentru a permite efectuarea de operațiuni de către aeronavele de tipul B737, precum și de aeronavele de tipul ATR 72/42, care sunt sau care vor fi cuprinse în certificatele de transportator aerian ale *Air Madagascar*.

(75) Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă care urmează să fie efectuate asupra aeronavelor transportatorului *Air Madagascar*, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Republica Islamică Mauritania

(76) AESA a informat Comisia cu privire la rapoartele care indică deficiențe grave în materie de siguranță și incapacitatea persistentă a transportatorului aerian *Mauritania Airlines International* (MAI) de a aborda deficiențele identificate în urma inspecțiilor la platformă efectuate în cadrul programului SAFA. Aceste deficiențe sunt legate de pregătirea zborurilor și de calcularea performanțelor. În pofida unor anumite îmbunătățiri aduse condiției aeronavei, natura și gravitatea recentelor constatări au impact direct asupra siguranței operațiunilor și impun acțiuni corective.

(77) Comisia a informat în mod direct autoritățile naționale competente („ANAC") și *Mauritania Airlines International* (MAI) despre respectivele deficiențe, în vederea luării cu rapiditate de măsuri de atenuare. ANAC a confirmat luarea la cunoștință prin întocmirea unui raport privind o serie de acțiuni corective și cele mai recente rezultate ale auditului efectuat de OACI în domeniul aerodromurilor și al serviciilor de navigație aeriană.

(78) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Republica Islamică Mauritania.

(79) În cazul în care ar exista informații relevante privind siguranța care ar indica riscuri iminente la adresa siguranței drept consecință a nerespectării standardelor internaționale de siguranță, Comisia poate fi nevoită să ia măsuri suplimentare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din Mozambic

(80) Autoritățile competente din Mozambic („IACM") au furnizat un raport privind punerea în aplicare în curs de desfășurare a planului de acțiuni corective prezentat OACI și aprobat de această organizație. Cel mai recent raport privind progresele înregistrate și documentele justificative aferente primite de Comisie și de AESA la 26 septembrie 2014 indică faptul că IACM și-au continuat activitățile de actualizare a cadrului juridic prin prezentarea de propuneri legislative în vederea continuării alinierii actului privind aviația civilă la cerințele OACI, a îmbunătățirii rolului său de la cel exclusiv de organism de reglementare la cel de autoritate și a continuării alinierii regulamentelor sale existente cu standardele OACI și cu practicile recomandate de aceasta („SARPS") modificate. Recrutarea și formarea personalului continuă în vederea sporirii capacității de supraveghere, în special în domeniul operațiunilor și al acordării de licențe, al aerodromurilor, al navigabilității și al reglementării și aplicării legii. Eforturile de consolidare a capacităților interne sunt întărite prin parteneriate cu autorități africane și europene, precum și cu organizații regionale. A fost realizată o analiză a deficiențelor legate de certificarea aerodromurilor pentru toate aeroporturile și a fost solicitat un plan detaliat pentru certificarea aeroporturilor internaționale (Maputo, Beira și Nacala) în vederea inițierii procesului în 2015. Programul de siguranță națională a fost elaborat și se estimează că va fi finalizat până în 2017.

(81) IACM au continuat să abordeze toate aspectele rămase nerezolvate constatate în cadrul USOAP, legate de problemele conexe privind protocolul. În plus, multe dintre regulamentele și procedurile necesare pentru sprijinirea răspunsurilor au fost realizate și documentația conexă a fost încărcată prin intermediul instrumentului online CMA al OACI. Urmează în prezent ca OACI să valideze aceste acțiuni.

(82) IACM au solicitat efectuarea unei ICVM în vederea validării progreselor realizate în ceea ce privește punerea în aplicare a planului de acțiuni corective, care este în prezent prevăzută a avea loc în perioada 26 noiembrie-4 decembrie 2014, acoperind domeniile legislației, organizarea CAA, aerodromurile și serviciile de navigație aeriană.

(83) Au fost notate progresele semnificative raportate de IACM în ceea ce privește remedierea deficiențelor identificate de OACI și au fost încurajate eforturile sale de a finaliza activitățile de stabilire a unui sistem aeronautic pe deplin conform cu standardele internaționale. Recunoscând progresele semnificative deja realizate, și progresele estimate în viitor, o misiune a Uniunii de evaluare a siguranței ar putea avea loc în primul trimestru al anului 2015. Cu toate acestea, pentru moment, mai multe aspecte importante legate de siguranța aviației necesită încă să fie abordate pe deplin și în mod adecvat.

(84) Investigarea prăbușirii transportatorului aerian *Linhas Aéreas de Moçambique S.A.* („LAM") la 29 noiembrie 2013 este încă în curs de desfășurare. Se estimează că raportul final al investigării accidentului va fi furnizat până la sfârșitul anului 2014. În urma accidentului, LAM a realizat o revizuire amplă a mecanismelor și procedurilor interne în materie de siguranță și securitate, rezultate în urma punerii în aplicare a unei serii de cerințe organizatorice și operaționale mai exigente. În paralel, activitățile au fost continuate prin îmbunătățirea suplimentară a sistemului de management al siguranței („SMS"), cu o atenție specială acordată analizei și schimbului de date în materie de zboruri.

(85) De asemenea, IACM au raportat că au continuat procesul de certificare a transportatorilor aerieni în conformitate cu standardele OACI și cu practicile recomandate de aceasta. Potrivit listei furnizate de IACM, a fost certificat un nou transportator aerian, și anume *Makond Lda*. Totuși, IACM nu au putut furniza dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a acestui transportator aerian este asigurată în conformitate cu standardele de siguranță internaționale.

(86) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a include transportatorul aerian *Makond Lda* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Nepal

(87) Comisia a continuat consultările cu autoritatea competentă din Nepal („CAAN") pentru a stabili capacitățile acesteia de a pune în aplicare și pentru a implementa în mod suficient standardele internaționale de siguranță relevante.

(88) Pe baza unei cereri adresate de Comisie, CAAN a depus documentație legată de progresele înregistrate în ceea ce privește activitățile de supraveghere a siguranței, inclusiv deficiențele constatate în urma vizitei de evaluare a Uniunii în Nepal în februarie 2014, a SSC identificate de OACI, precum și în urma auditurilor efectuate de OACI.

(89) Comisia și AESA s-au întâlnit în cadrul unei reuniuni cu CAAN la 24 septembrie 2014. Reuniunea s-a axat în special pe progresele înregistrate în domeniul acordării de licențe pentru personalul serviciilor de trafic aerian, al certificării transportatorilor aerieni și al supravegherii operațiunilor aeriene.

(90) Totuși, se pare că progresele realizate nu sunt suficiente și că este necesar mai mult timp. În special, există preocupări că cerințele referitoare la personalul serviciilor de trafic aerian care operează într-un mediu multiechipaj au fost până în prezent insuficient soluționate de CAAN, mai ales având în vedere faptul că lipsa de pregătire adecvată a echipajului este indicată ca o posibilă cauză în raportul privind accidentul fatal din 16 februarie 2014.

(91) În plus, există în continuare preocupări că recertificarea de către CAAN a transportatorilor aerieni este necorespunzătoare și poate fi nepotrivită pentru a garanta că toți transportatorii aerieni nepalezi respectă cerințele internaționale în materie de siguranță aeriană. Prin urmare, CAAN este încurajată să solicite asistența experților corespunzători în domeniu pentru a evalua procesul și pentru a verifica caracterul corespunzător al acestuia, precum și pentru a întreprinde acțiuni, dacă este cazul.

(92) O reuniune între Comisie, AESA și *Nepal Airlines Corporation, Buddha Air, Shree Airlines, Tara Air* și *Yeti Airlines* a fost organizată la 11 noiembrie 2014 în vederea analizării progreselor înregistrate cu privire la observațiile prezentate în urma vizitei Uniunii de evaluare la fața locului, precum și cu privire la alte aspecte legate de îmbunătățirea siguranței aeriene în Nepal.

(93) Capacitatea anumitor transportatori aerieni de a gestiona riscurile operațiunilor lor la un nivel care să poată indica capacitatea de a atenua riscurile implicate de o supraveghere insuficientă de către CAAN este considerată încurajatoare. Totuși, Comisia consideră că, în prezent, autoritățile competente din Nepal nu au capacitatea de a pune în aplicare și de a implementa într-o măsură suficientă standardele internaționale de siguranță relevante la un nivel care să poată sprijini ridicarea actualei interdicții de exploatare.

(94) În plus, este de reținut faptul că la 25 august 2014, Comisia a transmis o scrisoare către CAAN în vederea obținerii de informații actualizate privind transportatorii aerieni aflați sub supravegherea sa. Într-o scrisoare din 10 septembrie 2014, CAAN a informat Comisia că un nou transportator aerian a fost certificat de la ultima actualizare, și anume certificatul AOC nr. 082/2014 a fost eliberat pentru *Manang Air Pvt. Ltd.* la 3 iulie 2014. Cu toate acestea, CAAN nu a furnizat dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a acestui transportator aerian este asigurată în conformitate cu standardele internaționale de siguranță.

(95) Transportatorii aerieni care au deținut anterior un certificat AOC separat eliberat numai pentru operațiunile lor internaționale au primit în prezent un certificat AOC care acoperă toate operațiunile. Din acest motiv, certificatele AOC nr. 058/2010 pentru *Buddha Air (International Operations)* și AOC nr. 059/2010 pentru *Shree Airlines (International Operations)* au fost revocate de CAAN.

(96) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a include *Manang Air Pvt.* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006 și pentru a elimina *Buddha Air (International Operations)* și *Shree Airlines (International Operations)* din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Filipine

(97) La 9 aprilie 2014, FAA și-a anunțat decizia de îmbunătățire a categoriei de conformitatea a Filipinelor de la categoria 2 la categoria 1 având în vedere programul său de audit al siguranței la nivel internațional a aviației („IASA"). Într-o scrisoare din 24 iulie 2014 adresată Comisiei, Autoritatea aviației civile din Filipine („CAAP") a făcut trimitere la decizia FAA de a îmbunătăți categoria de conformitate a Filipinelor. Această scrisoare a făcut trimitere și la comunicarea OACI din care rezultă că Filipinele au remediat deficiențele semnificative în materie de siguranță identificate anterior. În cele din urmă, CAAP a menționat în această scrisoare că următorul său obiectiv vizat este ridicarea interdicției de exploatare impusă transportatorilor aerieni certificați în Filipine care fac în continuare obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.

(98) Într-o scrisoare din 22 septembrie 2014 adresată CAAP, Comisia a reiterat ideea că orice decizie de a îndepărta transportatorii aerieni certificați în Filipine din lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii trebuie să se bazeze pe o abordare fundamentată pe dovezi. În acest sens, la 4 noiembrie 2014, a fost organizată o reuniune tehnică cu experți din cadrul Comisiei și ai AESA, precum și cu înalți reprezentanți ai CAAP.

(99) Dovezile prezentate de CAAP înainte și pe parcursul reuniunii tehnice din 4 noiembrie 2014 au prezentat în detaliu actuala structură organizațională a CAAP, precum și îmbunătățirile propuse care vor consolida capacitățile de supraveghere ale acesteia. Au fost transmise, de asemenea, informații privind activitatea actuală de supraveghere pe care CAAP o realizează în ceea ce îi privește pe transportatorii aerieni certificați în Filipine. CAAP a menționat, de asemenea, îmbunătățirile aflate în curs de realizare în materie de infrastructură, și a furnizat, în același timp, o actualizare a dezvoltării suplimentare propuse a propriului program de siguranță națională („SSP").

(100) În scrisoarea sa din 22 septembrie 2014, Comisia a propus, de asemenea, ca AESA să efectueze o vizită de asistență tehnică la fața locului în Filipine. Această vizită a fost efectuată pe parcursul săptămânii începute la 10 noiembrie 2014.

(101) Discuția și dovezile furnizate de CAAP cu ocazia reuniunii tehnice din 4 noiembrie 2014 sunt considerate încurajatoare din punctul de vedere al progreselor realizate de autoritățile competente din Filipine în ceea ce privește supravegherea transportatorilor aerieni certificați în Filipine. Aceasta deschide posibilitatea organizării unei misiuni a Uniunii de verificare la fața locului în viitor.

(102) Cu toate acestea, în ceea ce privește obiectivul CAAP de a solicita ridicarea totală a interdicției de exploatare pentru transportatorii aerieni certificați în Filipine, trebuie subliniat faptul că va fi nevoie de o evaluare deplină a tuturor informațiilor relevante, iar rezultatul verificării la fața locului efectuate de Uniune trebuie să fie satisfăcător.

(103) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii cu privire la transportatorii aerieni din Filipine.

(104) Statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă a standardelor de siguranță relevante de către *Philippine Airlines* și *Cebu Pacific Air* acordând prioritate inspecțiilor la platformă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

Transportatori aerieni din Federația Rusă

(105) Comisia, AESA și statele membre au continuat să monitorizeze îndeaproape performanțele în materie de siguranță ale transportatorilor aerieni certificați în Federația Rusă care efectuează zboruri către Uniune, inclusiv acordând prioritate inspecțiilor la platformă efectuate în cazul anumitor transportatori aerieni ruși în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012.

(106) La 15 iulie 2014, Comisia s-a întâlnit cu reprezentanții transportatorului aerian *Kogalymavia*, în scopul de a confirma eficacitatea măsurilor luate de transportatorul aerian respectiv în vederea îmbunătățirii condițiilor sale în materie de siguranță. În general, progresele realizate de *Kogalymavia* au părut durabile. Acest transportator aerian este încurajat să continue să creeze o cultură pozitivă în materie de siguranță în interiorul organizației sale, inclusiv în materie de raportare a informațiilor esențiale legate de siguranță.

(107) La 6 noiembrie 2014, Comisia, asistată de AESA și de un stat membru, s-a întâlnit cu reprezentanții Agenției de Transport Aerian a Federației Ruse („FATA"). Scopul acestei reuniuni a fost de a se garanta faptul că problemele constatate în ceea ce îi privește pe transportatorii aerieni ruși în cursul inspecțiilor la platformă SAFA din ultimele 12 luni sunt abordate în mod adecvat de respectivii transportatori aerieni. Pe durata reuniunii, FATA s-a angajat să realizeze o investigație suplimentară a motivelor care au stat la baza deficiențelor grave constatate și să monitorizeze cazurile în care neconformitățile nu au fost remediate în mod corespunzător.

(108) La 21 noiembrie 2014, FATA a informat Comisia că a sfătuit proprii transportatori aerieni să soluționeze din timp toate deficiențele constatate rămase nesoluționate în baza de date a SAFA și să aplice acțiunile corective în mod continuu, pentru a evita problemele legate de inspecțiile și constatările SAFA.

(109) Pe baza informațiilor disponibile, s-a ajuns la concluzia că nu era necesară o audiere în fața Comitetului pentru Siguranță Aeriană al autorităților aeronautice ruse, și nici a transportatorilor aerieni certificați în Federația Rusă.

(110) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii pentru a include transportatori aerieni din Federația Rusă.

(111) Cu toate acestea, statele membre vor continua să verifice respectarea efectivă de către transportatorii aerieni ai Federației Ruse a standardelor de siguranță internaționale relevante, acordând prioritate inspecțiilor la platformă în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 965/2012. În cazul în care aceste inspecții indică un risc iminent la adresa siguranței ca o consecință a nerespectării standardelor de siguranță relevante, Comisia poate fi nevoită să ia măsuri împotriva transportatorilor aerieni din Federația Rusă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005.

Transportatori aerieni din São Tomé și Príncipe

(112) După o lungă perioadă lipsită de comunicare, la 22 septembrie 2014, autoritățile competente din São Tomé și Príncipe („INAC") au raportat progresele realizate în respectiva perioadă de timp.

(113) La 28 mai 2014, OACI a anunțat soluționarea deficiențelor semnificative în materie de siguranță referitoare la procesul de certificare și la supravegherea operatorilor aerieni, și asigurarea protecției acordate operatorilor de aerodromuri. În consecință, São Tomé și Príncipe a soluționat în prezent toate deficiențele semnificative în materie de siguranță identificate anterior.

(114) Planul de acțiuni corective prezentate de INAC se află în prezent în curs de punere în aplicare. Rezumatul executării sale la jumătatea lunii aprilie 2014 indică faptul că 20 % dintre activitățile planificate înainte de sfârșitul lunii noiembrie 2014 au fost derulate astfel cum fusese prevăzut, în timp ce 25 % dintre respectivele activități sunt încă în curs de derulare, iar restul de 55 % nu au fost încă începute, iar data lor limită prevăzută a fost întârziată considerabil.

(115) INAC a revocat certificatele de transport aerian a opt transportatori aerieni, și anume *British Gulf International Company Ltd, Executive Jet Services, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Island Oil Exploration, Transafrik International Ltd, Transcargo* și *Transliz Aviation*. INAC a furnizat dovezi scrise ale revocării certificatelor de transportator aerian pentru acești transportatori.

(116) Comisia remarcă evoluțiile pozitive raportate de INAC și salută în special revocarea certificatelor de transportator aerian ale transportatorilor aerieni care și-au desfășurat activitatea principală în afara țării, precum și eliminarea tuturor aeronavelor acestora din registrul São Tomé și Príncipe.

(117) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a elimina acești transportatori aerieni din anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

(118) De asemenea, INAC a raportat că au fost eliberate certificate de transportator aerian pentru transportatorii aerieni *STP Airways* și *Africa's Connection*. Cu toate acestea, IACM nu au putut furniza dovezi din care să rezulte că supravegherea în materie de siguranță a acestor doi transportatori aerieni este asigurată în conformitate cu standardele de siguranță internaționale.

(119) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că lista comunitară a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii ar trebui să fie modificată pentru a include transportatorii aerieni *STP Airways* și *Africa's Connection* în anexa A la Regulamentul (CE) nr. 474/2006.

Transportatori aerieni din Sudan

(120) Autoritatea Aeronautică Civilă din Sudan („SCAA") a prezentat Comisiei informații cu privire la patru transportatori aerieni, și anume *BADR Airlines* (BDR), *Nova Airlines* (NOV), *Sudan Airways* (SUD) și *Tarco Air* (TRQ). Documentele justificative indică faptul că respectivii transportatori aerieni asigură niveluri diferite de gestionare a siguranței. Aceste documente sugerează, cu toate acestea, că au fost realizate progrese satisfăcătoare în vederea pregătirii unei posibile misiuni a Uniunii de verificare în 2015.

(121) În plus, SCAA a informat Comisia cu privire la rezultatele ultimului audit efectuat de OACI în domeniul aerodromurilor și al serviciilor de navigație aeriană. Deși aceste audituri abordează domenii care nu sunt, în general, legate de domeniile tehnice care fac obiectul principalelor preocupări ale Uniunii vizând transportatorii aerieni înregistrați în Sudan, și anume autorizarea personalului, operațiunile și navigabilitatea, ele au arătat faptul că SCAA a depus eforturi pentru a lua în considerare toate problemele siguranței aviatice în cadrul unei abordări holistice.

(122) Se pare că SCAA a realizat îmbunătățiri durabile într-un mod realist și progresiv. Cu toate acestea, este încă necesară efectuarea unei evaluări aprofundate pentru a identifica dacă standardele internaționale de siguranță sunt respectate de către SCAA și de transportatorii aerieni certificați în Sudan. În plus, o verificare suplimentară printr-o misiune a Uniunii este necesară înainte de a putea lua în considerare orice propunere de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii.

(123) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii cu privire la transportatorii aerieni din Sudan.

Transportatori aerieni din Zambia

(124) Printr-o scrisoare din 15 mai 2014, Departamentul de Aviație Civilă din Zambia a raportat Comisiei că Autoritatea de Aviație Civilă din Zambia („ZCAA") este operațională, iar capacitatea administrativă a acesteia a fost consolidată. Scrisoarea a furnizat, de asemenea, o actualizare a acțiunilor întreprinse pentru abordarea deficiențelor existente, inclusiv un plan de siguranță pe care Comisia l-a primit la 5 august 2014. Planul de siguranță prevede acțiuni suplimentare care trebuie să fie luate în vederea stabilirii unui sistem de reglementare și supraveghere eficace și eficient în Zambia și conține obiective clare pe termen scurt, mediu și lung.

(125) Se pare că Departamentul de Aviație Civilă din Zambia a realizat progrese, iar autoritățile din Zambia sunt încurajate să continue să aducă îmbunătățiri în vederea reevaluării restricțiilor actuale la momentul potrivit, după verificarea necesară. Cu toate acestea, pentru moment, rămân o serie de deficiențe semnificative, în special în ceea ce privește ZCAA, inclusiv numărul adecvat de membri ai personalului instruiți corespunzător și actualizarea legislației și regulamentelor necesare pentru punerea în aplicare a dispozițiilor din anexele OACI care au fost identificate în planul de siguranță și pentru care este încă necesară întreprinderea de acțiuni corespunzătoare.

(126) Prin urmare, conform criteriilor comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2111/2005, se apreciază că, în această etapă, nu există motive de modificare a listei comunitare a transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții de exploatare pe teritoriul Uniunii cu privire la transportatorii aerieni din Zambia.

(127) Articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 recunoaște necesitatea ca deciziile să fie luate cu rapiditate și, după caz, de urgență, având în vedere implicațiile în materie de siguranță. În consecință, este esențial, în vederea protecției informațiilor sensibile și a reducerii la minimum a impacturilor comerciale, ca deciziile luate în contextul actualizării listei transportatorilor aerieni care fac obiectul unei interdicții sau restricții de exploatare pe teritoriul Uniunii să fie publicate și să intre în vigoare imediat după adoptarea lor.

(128) Prin urmare, este necesară modificarea Regulamentului (CE) nr. 474/2006.

(129) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru Siguranță Aeriană,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 474/2006 se modifică după cum urmează:

1. Anexa A se înlocuiește cu textul din anexa A la prezentul regulament.

2. Anexa B se înlocuiește cu textul din anexa B la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 11 decembrie 2014.

Pentru Comisie,
pentru președinte
Violeta BULC
Membru al Comisiei

ANEXA A

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNEI INTERDICȚII GENERALE DE EXPLOATARE PE TERITORIUL UE, CU EXCEPȚII [1]

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Suriname
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Republica Ghana
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Afganistan, inclusiv			**Republica Islamică Afganistan**
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Republica Islamică Afganistan
KAM AIR	AOC 001	KMF	Republica Islamică Afganistan
PAMIR AIRLINES	Necunoscut	PIR	Republica Islamică Afganistan
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Republica Islamică Afganistan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Angola, cu excepția *TAAG Angola Airlines* care figurează în anexa B, inclusiv			**Republica Angola**
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Republica Angola
AIR GICANGO	009	Necunoscut	Republica Angola
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Republica Angola
AIR NAVE	017	Necunoscut	Republica Angola
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Republica Angola
ANGOLA AIR SERVICES	006	Necunoscut	Republica Angola
DIEXIM	007	Necunoscut	Republica Angola
FLY540	AO 004-01 FLYA	Necunoscut	Republica Angola
GIRA GLOBO	008	GGL	Republica Angola
HELIANG	010	Necunoscut	Republica Angola

[1] Transportatorii aerieni enumerați în anexa A ar putea fi autorizați să exercite drepturi de trafic în cazul în care utilizează aeronave închiriate cu echipaj, aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță aplicabile.

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
HELIMALONGO	AO 005-01/11	Necunoscut	Republica Angola
MAVEWA	016	Necunoscut	Republica Angola
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Republica Angola
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Benin, inclusiv			**Republica Benin**
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Republica Benin
AFRICA AIRWAYS	Necunoscut	AFF	Republica Benin
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/ MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	Necunoscut	Republica Benin
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ ANAC/DEA/SCS.	BGL	Republica Benin
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Republica Benin
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Republica Benin
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/ MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Republica Benin
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Republica Benin
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Congo, inclusiv			**Republica Congo**
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Republica Congo
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	Necunoscut	Republica Congo
EMERAUDE	RAC06-008	Necunoscut	Republica Congo
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Republica Congo
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Republica Congo
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	Necunoscut	Republica Congo
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	Necunoscut	Republica Congo
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Republica Congo

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Democratică Congo (RDC), inclusiv			**Republica Democrată Congo (RDC)**
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democrată Congo (RDC)
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	Necunoscut	Republica Democrată Congo (RDC)
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	Necunoscut	Republica Democrată Congo (RDC)
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	Necunoscut	Republica Democrată Congo (RDC)
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	Necunoscut	Republica Democrată Congo (RDC)
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	Necunoscut	Republica Democrată Congo (RDC)
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	Necunoscut	Republica Democrată Congo (RDC)
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	Necunoscut	Republica Democrată Congo (RDC)
ARMI GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	Necunoscut	Republica Democrată Congo (RDC)
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	Necunoscut	Republica Democrată Congo (RDC)
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Republica Democrată Congo (RDC)
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	Necunoscut	Republica Democrată Congo (RDC)
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Republica Democrată Congo (RDC)
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	Necunoscut	Republica Democrată Congo (RDC)
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Republica Democrată Congo (RDC)
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	Necunoscut	Republica Democrată Congo (RDC)
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	Necunoscut	Republica Democrată Congo (RDC)
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Republica Democrată Congo (RDC)
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democrată Congo (RDC)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Republica Democratică Congo (RDC)
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Semnătură ministerială (ordonanța nr. 78/205)	LCG	Republica Democratică Congo (RDC)
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Republica Democratică Congo (RDC)
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	Necunoscut	Republica Democratică Congo (RDC)
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Republica Democratică Congo (RDC)
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Djibouti, inclusiv			**Djibouti**
DAALLO AIRLINES	Necunoscut	DAO	Djibouti
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Guineea Ecuatorială, inclusiv			**Guineea Ecuatorială**
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Guineea Ecuatorială
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
TANGO AIRWAYS	Necunoscut	Necunoscut	Guineea Ecuatorială
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Eritreea, inclusiv			**Eritreea**

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritreea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritreea
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Gaboneză, cu excepția transportatorilor aerieni *Gabon Airlines, Afrijet* și *SN2AG* care figurează în anexa B, inclusiv			**Republica Gaboneză**
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Republica Gaboneză
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Republica Gaboneză
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Republica Gaboneză
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Republica Gaboneză
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Republica Gaboneză
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Republica Gaboneză
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Republica Gaboneză
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Indonezia, cu excepția transportatorilor aerieni *Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua* și *Indonesia Air Asia*, inclusiv			**Republica Indonezia**
AIR BORN INDONESIA	135-055	Necunoscut	Republica Indonezia
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	Necunoscut	Republica Indonezia
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	Necunoscut	Republica Indonezia
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Republica Indonezia
ASCO NUSA AIR	135-022	Necunoscut	Republica Indonezia
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Republica Indonezia
AVIASTAR MANDIRI	121-043	Necunoscut	Republica Indonezia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Republica Indonezia
BATIK AIR	121-050	BTK	Republica Indonezia
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Republica Indonezia
DABI AIR NUSANTARA	135-030	Necunoscut	Republica Indonezia
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Republica Indonezia
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Republica Indonezia
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Republica Indonezia
EASTINDO	135-038	ESD	Republica Indonezia
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	Necunoscut	Republica Indonezia
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	Necunoscut	Republica Indonezia
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	Necunoscut	Republica Indonezia
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	Necunoscut	Republica Indonezia
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Republica Indonezia
HEAVY LIFT	135-042	Necunoscut	Republica Indonezia
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	Necunoscut	Republica Indonezia
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Republica Indonezia
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	Necunoscut	Republica Indonezia
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Republica Indonezia
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Republica Indonezia
KAL STAR	121-037	KLS	Republica Indonezia
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Republica Indonezia
KOMALA INDONESIA	135-051	Necunoscut	Republica Indonezia
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Republica Indonezia
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Republica Indonezia
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Republica Indonezia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
MARTABUANA ABADION	135-049	Necunoscut	Republica Indonezia
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	Necunoscut	Republica Indonezia
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Republica Indonezia
MIMIKA AIR	135-007	Necunoscut	Republica Indonezia
MY INDO AIRLINES	121-042	Necunoscut	Republica Indonezia
NAM AIR	121-058	Necunoscut	Republica Indonezia
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	Necunoscut	Republica Indonezia
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Republica Indonezia
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	Necunoscut	Republica Indonezia
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Republica Indonezia
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	Necunoscut	Republica Indonezia
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Republica Indonezia
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	Necunoscut	Republica Indonezia
PURA WISATA BARUNA	135-025	Necunoscut	Republica Indonezia
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Republica Indonezia
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	Necunoscut	Republica Indonezia
SKY AVIATION	121-028	Necunoscut	Republica Indonezia
SKY AVIATION	135-044	Necunoscut	Republica Indonezia
SMAC	135-015	SMC	Republica Indonezia
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Republica Indonezia
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Republica Indonezia
SURYA AIR	135-046	Necunoscut	Republica Indonezia
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Republica Indonezia

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Republica Indonezia
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Republica Indonezia
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Republica Indonezia
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Republica Indonezia
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Republica Indonezia
UNINDO	135-040	Necunoscut	Republica Indonezia
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Republica Indonezia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Kazahstan, cu excepția transportatorului aerian *Air Astana*, inclusiv			**Republica Kazahstan**
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republica Kazahstan
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republica Kazahstan
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republica Kazahstan
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republica Kazahstan
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republica Kazahstan
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republica Kazahstan
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republica Kazahstan
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republica Kazahstan
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republica Kazahstan
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republica Kazahstan
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republica Kazahstan
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republica Kazahstan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republica Kazahstan
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republica Kazahstan
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republica Kazahstan
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republica Kazahstan
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republica Kazahstan
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republica Kazahstan
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republica Kazahstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Kârgâzstan, inclusiv			**Republica Kârgâzstan**
AIR BISHKEK (fosta EASTOK AVIA)	15	EAA	Republica Kârgâzstan
AIR MANAS	17	MBB	Republica Kârgâzstan
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Republica Kârgâzstan
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Republica Kârgâzstan
HELI SKY	47	HAC	Republica Kârgâzstan
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Republica Kârgâzstan
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Republica Kârgâzstan
S GROUP INTERNATIONAL (fosta S GROUP AVIATION)	45	INT	Republica Kârgâzstan
SKY BISHKEK	43	BIS	Republica Kârgâzstan
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Republica Kârgâzstan
SKY WAY AIR	39	SAB	Republica Kârgâzstan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
TEZ JET	46	TEZ	Republica Kârgâzstan
VALOR AIR	07	VAC	Republica Kârgâzstan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Liberia.			**Liberia**
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Libia, inclusiv			**Libia**
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libia
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libia
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libia
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libia
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libia
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libia
PETRO AIR	025/08	PEO	Libia
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Republica Mozambic, inclusiv			**Republica Mozambic**
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	Necunoscut	Republica Mozambic
CFM — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	Necunoscut	Republica Mozambic
COA — COASTAL AVIATION	MOZ-15	Necunoscut	Republica Mozambic
CPY — CROPSPRAYERS	MOZ-06	Necunoscut	Republica Mozambic
CRA — CR AVIATION LDA	MOZ-14	Necunoscut	Republica Mozambic
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	Necunoscut	Republica Mozambic
ETA — EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	Necunoscut	Republica Mozambic

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
HCP — HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	Necunoscut	Republica Mozambic
KAY — KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Republica Mozambic
LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Republica Mozambic
MAKOND, LDA	MOZ-20	Necunoscut	Republica Mozambic
MEX — MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Republica Mozambic
OHI — OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	Necunoscut	Republica Mozambic
SAF — SAFARI AIR LDA	MOZ-12	Necunoscut	Republica Mozambic
SAM — SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	Necunoscut	Republica Mozambic
TTA — TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Republica Mozambic
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	Necunoscut	Republica Mozambic
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Nepal, inclusiv			**Nepal**
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	Necunoscut	Nepal
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	Necunoscut	Nepal
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepal
FISHTAIL AIR	017/2001	Necunoscut	Nepal
GOMA AIR	064/2010	Necunoscut	Nepal
MAKALU AIR	057A/2009	Necunoscut	Nepal
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	Necunoscut	Nepal
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	Necunoscut	Nepal
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	Necunoscut	Nepal

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepal
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepal
SIMRIK AIR	034/2000	Necunoscut	Nepal
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepal
SITA AIR	033/2000	Necunoscut	Nepal
TARA AIR	053/2009	Necunoscut	Nepal
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepal
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Filipine, cu excepția transportatorilor aerieni *Philippine Airlines* și *Cebu Pacific Air*, inclusiv:			**Republica Filipine**
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	Necunoscut	Republica Filipine
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Republica Filipine
AIR JUAN AVIATION	2013053	Necunoscut	Republica Filipine
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Republica Filipine
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	Necunoscut	Republica Filipine
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	Necunoscut	Republica Filipine
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Republica Filipine
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	Necunoscut	Republica Filipine
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	Necunoscut	Republica Filipine
CM AERO SERVICES	20110401	Necunoscut	Republica Filipine
CYCLONE AIRWAYS	2010034	Necunoscut	Republica Filipine

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	Necunoscut	Republica Filipine
INAEC AVIATION CORP.	2010028	Necunoscut	Republica Filipine
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Republica Filipine
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Republica Filipine
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Republica Filipine
LION AIR	2009019	Necunoscut	Republica Filipine
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	Necunoscut	Republica Filipine
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Republica Filipine
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	Necunoscut	Republica Filipine
NORTHSKY AIR INC.	2011042	Necunoscut	Republica Filipine
OMNI AVIATION CORP.	2010033	Necunoscut	Republica Filipine
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	Necunoscut	Republica Filipine
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	Necunoscut	Republica Filipine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Republica Filipine
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Republica Filipine
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	Necunoscut	Republica Filipine
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	Necunoscut	Republica Filipine
WCC AVIATION COMPANY	2009015	Necunoscut	Republica Filipine
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Republica Filipine

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din SãoTomé și Principe, inclusiv			**São Tomé și Principe**
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	São Tomé și Principe
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	São Tomé și Principe
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sierra Leone, inclusiv			**Sierra Leone**
AIR RUM, LTD	NECUNOSCUT	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	NECUNOSCUT	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	NECUNOSCUT	Necunoscut	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	NECUNOSCUT	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	NECUNOSCUT	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	NECUNOSCUT	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	NECUNOSCUT	Necunoscut	Sierra Leone
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Sudan, inclusiv			**Republica Sudan**
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Republica Sudan
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Republica Sudan
BADER AIRLINES	35	BDR	Republica Sudan
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Republica Sudan
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Republica Sudan
DOVE AIRLINES	52	DOV	Republica Sudan
ELIDINER AVIATION	8	DND	Republica Sudan
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Republica Sudan

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC) sau numărul licenței de operare	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului
GREEN FLAG AVIATION	17	Necunoscut	Republica Sudan
HELEJETIC AIR	57	HJT	Republica Sudan
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Republica Sudan
KUSH AVIATION	60	KUH	Republica Sudan
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Republica Sudan
MID AIRLINES	25	NYL	Republica Sudan
NOVA AIRLINES	46	NOV	Republica Sudan
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Republica Sudan
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Republica Sudan
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Republica Sudan
Toți transportatorii aerieni certificați de autoritățile responsabile cu supravegherea reglementară din Zambia, inclusiv			**Zambia**
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambia

ANEXA B

LISTA TRANSPORTATORILOR AERIENI CARE FAC OBIECTUL UNOR RESTRICȚII DE EXPLOATARE PE TERITORIUL UE [1]

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele de înmatriculare și, dacă este (sunt) disponibil(e), numărul (numerele) de serie al(e) navei care face obiectul restricției	Statul de înmatriculare
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Republica Angola	Toată flota, cu excepția: a 5 aeronave de tip Boeing B777 și a 4 aeronave de tip Boeing B737-700.	Toată flota, cu excepția: D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Republica Angola
AIR ASTANA [1]	AK-0475-13	KZR	Kazahstan	Toată flota, cu excepția: aeronavelor de tip Boeing B767, aeronavelor de tip Boeing B757, aeronavelor de tip Airbus A319/320/321	Toată flota, cu excepția: aeronavelor din flota Boeing B767, menționate în AOC, aeronavelor din flota Boeing B757, menționate în AOC, aeronavelor din flota Airbus A319/320/321, menționate în AOC.	Aruba (Regatul Țărilor de Jos)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Comore	Toată flota, cu excepția: LET 410 UVP.	Toată flota, cu excepția: D6-CAM (851336).	Comore
AFRIJET [2]	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția: a 2 aeronave de tip Falcon 50 și a 2 aeronave de tip Falcon 900.	Toată flota, cu excepția: TR-LGV; TR-LGY; TR-AFJ; TR-AFR.	Republica Gaboneză
GABON AIRLINES [3]	001/MTAC/ANAC	GBK	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția: unei aeronave de tip Boeing B767-200.	Toată flota, cu excepția: TR-LHP.	Republica Gaboneză
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Republica Gaboneză	Toată flota, cu excepția: unei aeronave de tip Challenger CL-601 și a unei aeronave de tip HS-125-800.	Toată flota, cu excepția: TR-AAG, ZS-AFG.	Republica Gaboneză; Republica Africa de Sud
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	Specii de Seriola	Republica Ghana	Toată flota, cu excepția: 2 aeronave de tip DC8-63F.	Toată flota, cu excepția: 9G-TOP și 9G-RAC.	Republica Ghana

[1] Transportatorii aerieni enumerați în anexa B ar putea fi autorizați să exercite drepturi de trafic în cazul în care utilizează aeronave închiriate cu echipaj, aparținând unui transportator aerian care nu face obiectul unei interdicții de exploatare, cu condiția respectării standardelor de siguranță aplicabile.

Denumirea de persoană juridică a transportatorului aerian, așa cum este indicată pe certificatul AOC al acestuia (și denumirea comercială, dacă este diferită)	Numărul certificatului de operator aerian (AOC)	Indicativul OACI de desemnare a companiei aeriene	Statul operatorului	Tipurile de aeronave restricționate	Însemnele de înmatriculare și, dacă este (sunt) disponibil(e), numărul (numerele) de serie al(e) navei care face obiectul restricției	Statul de înmatriculare
IRAN AIR (4)	FS100	IRA	Republica Islamică Iran	Toată flota, cu excepția: a 14 aeronave de tip Airbus A300, a 8 aeronave de tip Airbus A310, a unei aeronave de tip Boeing B737.	Toată flota, cu excepția: EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Republica Islamică Iran
AIR KORYO	GAC-AOC/KOR-01	KOR	Republica Populară Democrată Coreeană	Toată flota, cu excepția: a 2 aeronave de tip TU- 204.	Toată flota, cu excepția: P-632, P-633.	Republica Populară Democrată Coreeană
AIR MADAGASCAR	5R-M01/2009	MDG	Madagascar	Toată flota, cu excepția: aeronavelor de tip Boeing B737, aeronavelor de tip ATR 72/42 și a 3 aeronave de tip DHC 6-300.	Toată flota, cu excepția: aeronavelor din flota Boeing B737, menționate în AOC, a aeronavelor din flota ATR 72/42, menționate în AOC; 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Republica Madagascar

(1) Air Astana este autorizat să utilizeze numai tipurile de aeronave menționate, cu condiția ca acestea să fie înmatriculate în Aruba și ca toate modificările aduse certificatului AOC să fie prezentate în timp util Comisiei și Eurocontrol.
(2) Afrijet este autorizat să utilizeze numai aeronavele menționate pentru nivelul său actual de operațiuni în Uniune.
(3) Gabon Airlines este autorizat să utilizeze numai aeronavele menționate pentru nivelul său actual de operațiuni în Uniune.
(4) Iran Air este autorizat să efectueze zboruri către Uniune utilizând aeronavele indicate în condițiile prevăzute la considerentul 69 din Regulamentul (UE) nr. 590/2010, JO L 170, 6.7.2010, p. 15.